Nr. 10 PAŹDZIERNIK 1930 R. ROK II

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 70.

Czeka nas walka — o należyty wymiar sprawiedliwości!

Każdy automobilista, który spojrzy na załączoną obok ilustrację — wykrzyknie z ulgą:

Nareszcie! Przy stole sędziowskim zasiedli ludzie, którzy rozpatrując sprawę wypadku automobilowego — nie kierują się tylko tak zw. dobrą wolą, lecz fachowo umieją spojrzeć na tę sprawę.

Jak widać, przed wydaniem wyroku, który ma zdecydować, czy automobilista jest winien, czy niewinien — nie wystarcza im obleczenie się w togę sędziowską, ani — w majestat, towarzyszący zwykle wszelkim czynnościom sądowym. Mają przed sobą miniaturową jezdnię wraz z samochodzikami, tramwajami, policjantem, kierunkiem ulic itd., przy pomocy której wszystkie szczegóły danego wypadku mogą być dokładnie odtworzone.

Naturalnie, że sędziemu, który nie jest sam automobilistą, który nie orjentuje się dokładnie w arkanach ruchu kołowego — taka szczegółowa ilustracja wypadku — nie byłaby potrzebną. Natomiast sędzia—automobilista, który zdaje sobie sprawę, że, przy obecnym rozwoju komunikacji, czasem jakiś, zdawałoby się, niepozorny szczegół — może decydować o uniknięciu lub wydarzeniu się katastrofy, który rozumie również, że zeznania przygodnych świadków lub też policjanta, muszą być stronne, lub też nie będą wnikać w istotę rzeczy, — taki sędzia nie wyda wyroku, nim sprawa cała nie stanie mu jasno przed oczyma, nim nie rozważy wszystkich głównych i ubocznych okoliczności.

A wyrok, który ów sędzia wyda — będzie z pewnością sprawiedliwy!

Niestety jednak! musimy rozczarować czytelnika! Ilustracja nasza jest fotografją fragmentu rozprawy sądowej w wydziale dla spraw automobilowych Sądu Okręgowego... lecz nie w Warszawie, a w Berlinie...

Jak widać z tego, zagranica nie ma już wątpliwości pod tym względem, czy w sprawach automobilowych może rozstrzygać każdy bez wyjątku sędzia, czy też dla spraw tych mają być stosowane sądy specjalne.

U nas zaś, mimo rzetelnych wysiłków Związku — kwestja ta, jak się ostatnio okazało, nietylko nie posuwa się naprzód, lecz ten zasadniczy i jaknajbardziej uzasadniony postulat mas szoferskich — nie znajduje zrozumienia wśród czynników decydujących.

Na tak pesymistyczne wnioski naprowadzać muszą wyniki ostatniej interwencji przedstawiciela naszego Związku w Ministerstwie Sprawiedliwości.

W swoim czasie opisywaliśmy przebieg starań związku, które sprawiły, że ta doniosła dla szoferów sprawa wypłynęła na światło dzienne i stała się przedmiotem rozpatrywania jej przez władze sprawiedliwości. Przypominamy, że w związku z wystąpieniem Z. Z. A. — Ministerstwo Sprawiedliwości zwróciło się do wszystkich prezesów Sądów Apelacyjnych, aby wypowiedzieli swe zdanie odnośnie żądania automobilistów zawodowych — wyłonienia **specjalnych sądów automobilowych,** a w mniejszych miastach — dopuszczania do rozpraw rzeczoznawców, kierowanych do sądów z pośród przedstawicieli organizacyj zawodowych.

Ponieważ mimo upływu kilku miesięcy czasu, oraz mimo kilkakrotnych interwencyj Związku — Ministerstwo nie udzielało ostatecznej odpowiedzi w tej sprawie, Sekretarz Generalny Związku, kol. **Rongens** udał się w dniu 6.X do p. Ministra Sprawiedliwości, aby dowiedzieć się, jakie ostatecznie stanowisko zajmują władze rządowe, wobec wysuniętego przez Związek postulatu.

W Ministerstwie kol. Rongens był przyjęty przez urzędnika — referenta tej sprawy, który oświadczył, że wszyscy prawie prezesi Sądów Apelacyjnych — **wypowiedzieli się przeciwko (!!)** wprowadzeniu specjalnych sądów automobilowych. Na zapytanie, jakie powody skłoniły pp. prez. do takiego oświadczenia się, kol. Rongens otrzymał odpowiedź — dość wymijającą, z której wynika, że żadne przeszkody rzeczowej natury — nie zostały wysunięte, natomiast władzom sądowym poprostu chodzi o różne trudności, że je tak nazwiemy — „techniczne", a więc wynikające np. w związku z koniecznością wyłonienia specjalnych kompletów sędziów, wyznaczenia oddzielnych dni posiedzeń, ewentualnie wydzielenia lokali i t. p.

Jednem słowem — najsłuszniejsza w zasadzie myśl ma być zaprzepaszczona — skutkiem tego, że władze sądowe nie czują w sobie dość energji, aby przystąpić do jej zrealizowania. Pewnie, że każda tego rodzaju reforma sądownictwa musi pociągnąć za sobą komplikacje, czy trudności przy wprowadzaniu jej w życie.

Ale, czy dlatego, że nowy trzewik będzie przez kilka dni trochę gniótł nogę, to mamy zacząć chodzić boso, gdy stary trzewik spadnie z nogi?

Z tego rodzaju rozumowaniem szoferzy nigdy się nie pogodzą!

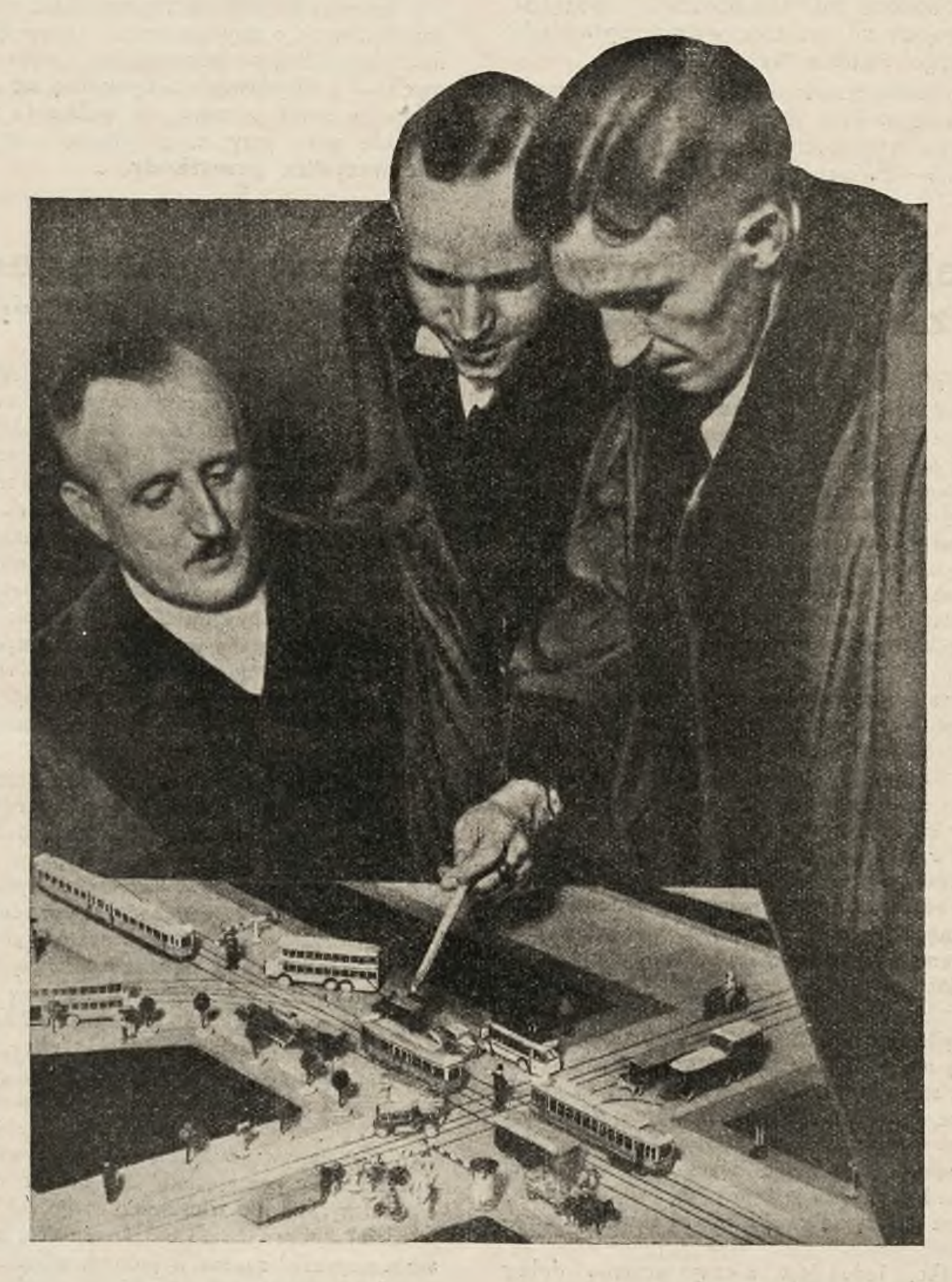
W dalszym ciągu swej interwencji kol. Rongens zapytał również, jak się przedstawia kwestja dopuszczania **w sądach rzeczoznawców** z ramienia związku zawodowego. I ta sprawa, jak się okazało, jest traktowana odmownie przez Ministerstwo. Wychodzi ono bowiem z tego założenia, że oskarżony szofer ma prawo, według obowiązującej procedury — zażądać w Sądzie rzeczoznawcy, który wrazie potrzeby, będzie przez sąd powołany.

Tak, ale Ministerstwo nie bierze pod uwagę, że w wypadku, gdy zapadnie wyrok skazujący, co jest zawsze możliwe, koszty — dość znaczne — powołania tego rzeczoznawcy, obciążają oskarżonego, a więc szofera, który skutkiem tego ponosi duży ciężar materjalny!

To jest jedno! A po drugie, wiadomo, że na rzeczoznawców powołują sądy zawsze inżynierów, przedstawicieli amatorskich klubów automobilowych, którzy znają może dobrze technikę jazdy automobilowej i zasady ruchu kołowego, ale jako amatorzy — sportowcy nie mogą wczuć się należycie w warunki pracy i sytuację automobilisty - zawodowca, który np. wobec braku należytych przepisów o czasie pra-

cy — może być zmuszony do pracy 24-godzinnej na dobę.

Te warunki zaś, mające przecież zasadniczy wpływ na zachowanie się podczas jazdy szofera, ocenić i oświetlić może doskonale przedstawiciel Związku, który zna życie szofera nawskroś, sam będąc tym szoferem. Koszty zaś powołania takiego rzeczoznawcy byłyby minimalne, tak, że zainteresowani, szczególnie członkowie Związku, nie odczuliby ich prawie.



Na te wszystkie momenty zwrócił uwagę kol. Rongens przy okazji opisanej bytności w Ministerstwie.

Fakt jednak pozostaje faktem, że dotychczas ta paląca i najżywiej ogół szoferów obchodząca sprawa — nie znalazła należytego zrozumienia u władz sprawiedliwości.

Zbyt jednak duże znaczenie ma ona dla szoferów, aby mieli zrezygnować z dalszej, jaknajbardziej energicznej akcji o zdobycie tego, co im się słusznie należy, co w wielu krajach zagranicą już nie podlega dyskusji i co decyduje w wielu wypadkach o całym ich bycie i przyszłości.

Szoferzy nigdy nie zgodzą się, aby nadal trwał ten stan, że władze administracyjne decydują o pozbawieniu szofera prawa jazdy, przynajmniej na pewien czas, co równa się wydaniu tego szofera wraz z jego rodziną na pastwę śmierci głodowej. A przecież w wielu oddziałach władze administracyjne nie dopuszczają przedstawicieli związku — nawet przy osądach.

Nieszczęsny szofer musi całemi tygodniami oczekiwać na sprawę sądową, która jednak nie przynosi ze sobą rozpatrzenia jego sprawy w ten sposób, aby można było z czystem sumieniem powiedzieć, że wszystkie „za" i „przeciw" zostały uwzględnione.

A rozgrywa się tu dla szofera stawka zbyt waż-

na! bo nie chodzi tylko o jakąś grzywnę, czy nawet areszt, lecz często o możność zarobkowania przez całe życie, a więc chodzi o jego egzystencję! W dzisiejszych czasach nie tak łatwo chyba jest znaleźć pracę, a cóż dopiero zmienić swój zawód.

Dlatego też słusznem jest żądanie szoferów, aby w drodze urzeczywistnienia wyżej przedstawionych postulatów zapewniono im jaknajbardziej wszechstronny i zasługujący na zaufanie wymiar sprawiedliwości — i od tego żądania nie odstąpią.

W poczuciu konieczności zjednoczenia wszystkich sił szoferskich w celu jednolitego i jaknajbardziej stanowczego wystąpienia wobec Ministerstwa Sprawiedliwości — Związek nasz zwołuje na dzień 27 b. m. konferencję z udziałem przedstawicieli wszystkich związków szoferskich, jak i właścicieli taksówek oraz autobusów, aby zaproponować przeprowadzenie wspólnej akcji.

Chyba żadna organizacja się nie uchyli od udziału, bo przecież wydałaby na siebie wyrok śmierci wobec szoferów.

Szoferzy muszą przeprowadzić walkę o sądy automobilowe i o dopuszczenie rzeczoznawców w sądach z pośród przedstawicieli związków zawodowych — i doprowadzić tę walkę aż do zwycięstwa. Zdajemy sobie sprawę, że walka ta nie będzie łatwą, ale wierzymy, że solidarność szoferów **przełamie wszystkie przeszkody.** **R.**

Trzeba poskramiać brutalów i naciągaczy!

Zamiast zapłaty—kierowca słyszy: „daj mu w .....“!

Nie jest dla nikogo tajemnicą, że skutkiem dużej konkurencji i ogólnie ciężkich warunków gospodarczych, zarobki szoferów w ciągu ostatnich kilku lat znacznie się obniżyły i są obecnie zupełnie niedostateczne, tak że szofer, szczególnie obarczony rodziną — dobrze musi głową kręcić, aby związać koniec z końcem.

Bo trzeba zwrócić uwagę na to, że zarobki szofera, jeżeli chodzi o zatrudnionych na autodorożkach nietylko naogół nie mają charakteru stałości i zależą często od przyczyn zgoła nieoczekiwanych lub niezależnych od szofera jak np. warunki atmosferyczne, pora roku, rodzaj odbywanych kursów, ale przytem jeszcze szofer często narażony jest na utratę zarobku, skutkiem złośliwości i złej woli ludzi, korzystających z jego usług.

W innym zawodzie pracownik naogół ma 99% pewności, że umówioną zapłatę otrzyma. A jeżeli chodzi o szoferów niema dnia, żeby się nie czytało w prasie, że ten i ów pasażer kazał są wozić po **całym mieście,** a później oświadczył szoferowi... Bóg zapłać, bo ja nie mam pieniędzy! Inny znów wprost wyskoczy z taksówki i ucieknie, jeszcze inny schowa się w podwórku lub umknie **przez przechodnią bramę,** a są jeszcze i tacy, którzy za miejsce **do popełnienia samobójstwa** obierają sobie taksówkę, ale przed śmiercią lubią sobie jeszcze pojeździć nieco.

We wszystkich tych wypadkach nie pozostaje często inna droga, jak tylko upominać się przez sąd o swą należność (jeżeli winny nie uciekł) i domagać się ukarania oszusta (z wyjątkiem samobójcy). Naturalnie, że jest to droga żmudna i przykra, bo wymagająca zachodu ze złożeniem skargi, stawaniem w sądzie i t. d. Szofer nietylko często, mimo wygrania sprawy, nie może wyegzekwować swej należności (bo ten kto zawinił jest goły jak święty turecki) ale jeszcze czasem dołoży ze swej kieszeni skutkiem straty czasu.

Mimo wszystko, jeden jest niezaprzeczenie dobry skutek ze sprawy sądowej, mianowicie, że przynosi ona **ukaranie winnego.** A o to dobijać się w każdym wypadku należy, choćby widoczne było, że straty pieniężne powetować się nie dadzą. Bowiem jedynym ratunkiem dla szoferów przeciwko złośliwemu naciąganiu ich przez pasażerów — może być tylko szerzenie się w społeczeństwie świadomości, że każdy taki postępek spotka się z zasłużoną karą. Przemilczanie takich spraw, „machnięcie ręką“ — będzie wywoływało wśród sędziów wrażenie, że są one rzadkością. Natomiast, jeżeli w każdym wypadku, sprawa wpłynie do Sądu, to sędziowie traktując je jako zjawisko masowe (a tak jest wistocie) niewątpliwie będą stosować surowszy wymiar kary, aby zwalczać tę plagę.

Odpowiadając na nasz apel o nadsyłanie korespondencji do „Aut. Zawod.", jeden z naszych kolegów — członków Oddz. Poznańskiego nadesłał nam wyrok w wytoczonej przez niego sprawie przeciwko wachmistrzowi żandarmerji, który nie zapłacił mu należności za jazdę. Wyrokiem Sądu wojskowego w Poznaniu wachmistrz ten został skazany **na karę aresztu przez trzy tygodnie,** z zawieszeniem na dwa lata. Cała jednak sprawa jest wymowną ilustracją dla wyżej przytoczonych uwag. Dlatego też podajemy wyciąg z z uzasadnienia wyroku, w którym opisany jest tak zw. stan faktyczny sprawy. Jak podaje wyrok w swym, już chyba najbezstronniejszym, opisie — zajście miało przebieg następujący:

„Dnia 11 maja 1930 r. około godziny 4 rano wrócił oskarżony taksówką wraz z cyw. Czerewką **z nocnej zabawy** do koszar przy Alejach Jagiellończyka Nr. 7. Szoferem tej taksówki był oskarżyciel pryw. Dawidowicz Mikołaj. Oskarżony i cyw. Czerewka wysiadłszy z taksówki kazali szoferowi poczekać, a sami udali się przez bramę na podwórze koszar. Szofer oczekiwał powrotu jednego z gości, spodziewając się uiszczenia zapłaty za jazdę. Dopiero po pewnej chwili wyszedł na ulicę oskarżony i skierował się w kierunku do Spółdzielni 7 Dyonu Żand. znajdującej się po przeciwnej stronie ulicy. Wówczas szofer zażądał od niego uiszczenia należności za kurs. Oskarżony oświadczył, że **nie będzie płacić, bo nie zamawiał taksówki** i pogroził mu słowami: „odejdź, bo ci dam w mordę", a na zapytanie jak się nazywa cywilny, który w jego towarzystwie przyjechał do koszar i gdzie mieszka, **oświadczył, że nie wie,** mimo tego, że w rzeczywistości wiedział dobrze, że to był Czerewko, z którym od miesiąca mieszkał razem w jednem mieszkaniu. Gdy szofer zażądał zapłaty od Czerewki, Czerewko **uderzył go dwukrotnie** w twarz, zachęcony do tego słowami oskarżonego: „daj mu w mordę". Następnie obydwaj wrócili na podwórze koszar **nie zapłaciwszy szoferowi.** Wobec tego udał się za nimi na podwórze koszar, aby się dowiedzieć, jakie jest nazwisko oskarżonego. Będąc na podwórzu zauważył, że oskarżony kryje się za jedną z bram. Szeregowiec Grześkowiak, który pełnił służbę na wartowni, wskazał szoferowi pokój podoficera dyżurnego 7 Dyonu żand., aby tam stwierdził nazwisko oskarżonego. Wobec tego szofer udał się na pokój podoficera dyżurnego, gdzie

kapr. żand. Kędzierskiemu Stanisławowi, pełniącemu obowiązki zastępcy podoficera dyżurnego, żalił się na oskarżonego i żądał stwierdzenia jego nazwiska. W tym momencie nadszedł oskarżony i zaraz z miejsca **kazał się wynosić szoferowi** z pokoju, a następnie chwycił go za klapę kurtki i opierającego się **wypchnął siłą** na korytarz tak, że **szofer upadł** na podłogę. Szofer obawiając się gorszych następstw dla siebie zbiegł na podwórze i na ulicę i wsiadł do samochodu, aby odjechać do miasta. Zanim jednak zdążył ruszyć z miejsca nadbiegł oskarżony i cyw. Czerewko. Oskarżony wskoczył na prawy stopień taksówki, a Czerewko na lewy stopień i obydwaj **chwyciwszy szofera jedną ręką, bili go pięścią drugiej ręki.** W końcu udało się szoferowi ruszyć z miejsca i zbiec w kierunku ulicy Ratajczaka.

Oskarżony przyznał się, że miał zatarg z szoferem, który oprócz zapłaty za kurs, żądał wynagrodzenia za **zanieczyszczenie taksówki** wymiotami, lecz zaprzecza aby zachęcał cywilnego Czerewkę, aby dał w twarz szoferowi". (Podkreślenia Redakcji).

Dalej następują wywody prawne, dotyczące oceny winy oskarżonego i wymiaru kary. Sam jednak przytoczony opis zajścia wymownie wskazuje na jak **ciężkie przejścia** narażony jest często szofer, upominający się o to, co mu się święcie należy, bo o zarobek za swą ciężką pracę.

Słusznie jednak zrobił kol. D., że udał się na drogę sprawiedliwości. Za żadną cenę koledzy — **nie można puszczać bezkarnie** takich krzywd, bo inaczej nie uchronimy się od dalszego szerzenia się ich. **T.**

Opińja fachowca o nowoczesnem nadwoziu.

Doświadczenia, jakie inżynierowie General Motors przeprowadzają bezustannie nad samochodami na specjalnym olbrzymim terenie doświadczalnym (1300 akrów), nie ograniczają się tylko do zbadania wytrzymałości i wydajności silnika. Poddawane są ustawicznym próbom wszystkie poszczególne części składowe samochodu — od najbardziej do najmniej ważnych.

Od paru lat poczęto zwracać baczną uwagę na budowę karoseryj. Chodziło o wyeliminowanie nieprzyjemnych trzasków i zgrzytów w nadwoziu.

Cały szereg prób i doświadczeń, przeprowadzonych nad karoserjami wszelkiego typu na terenie doświadczalnym (Proving Ground) General Motors, pozwoliło problem ten rozwiązać w dużej mierze pomyślnie.

Jeśli nadwozie skrzypi i trzeszczy, to bez względu na to, że samochód byłby dobry pod wszystkiemi innemi względami, właściciel takiego samochodu nie może być z niego zadowolony.

Wytwórcy zdają sobie z tego dokładnie sprawę, że produkcja precyzyjnie wykonanych, nieskrzypiących nadwozi, przedstawia znacznie więcej zagadnień, niż w praktyce daje się rozwiązać.

Chociaż jesteśmy dalecy jeszcze od doskonałości pod tym względem, to jednak uczyniono w tym kierunku tak wielki krok naprzód, że nabywcy wozów 1928 i 1929 roku mogą być pewni, iż pozwolą im one przebyć znacznie większe przestrzenie w zupełnym spokoju bez jakichkolwiek skrzypień i zgrzytów nadwozia, niż to było możliwe na modelach 1926 roku.

Ten tak znaczny postęp w budowie nadwozi umożliwiły dwie zasady, któremi kieruje się obecnie produkcja: precyzyjna konstrukcja i cięższy, solidniejszy materjał. Zróbmy pobieżne choćby porównanie: weźmy błotniki jakiegokolwiek obecnego modelu i porównajmy je z błotnikami wozu z przed dwóch lat, zakładając, że oba wozy należą do tej samej klasy ceny. Wówczas stwierdzimy z wielką pewnością, że błotniki modelu z 1928 lub 1929 roku wykonane są ze znacznie grubszego materjału i że wykonanie samo jest znacznie lepsze.

Ale ulepszenia tego rodzaju nie ograniczyły się tylko do błotników. Części blaszane karoserji są również wykonane z grubszego materjału, szczególnie w małych wozach. Karoserje wozów o niższej cenie wykonane były dawniej z takich materjałów, że można je było porównywać tylko z wozami, których cena wahała się około 2.000 dolarów.

W rezultacie nie mamy obecnie tak dużo blachy w konstrukcji nadwozia, gdyż wszystkie części wyrabia się obecnie ze specjalnie prasowanej stali, podczas gdy dawniej robiono je z drzewa i pokrywano blachą.

Wytrzymałość konstrukcji nadwozia wzrasta równomiernie z większą wytrzymałością konstrukcji podwozia. Nikt nie mógł przypuszczać dziesięć lat temu, rozbijając wóz po najgorszych drogach, jak my to robimy dzisiaj, że po 800 km. podróży nadwozie nie będzie skrzypieć ani klekotać.

Dzisiaj jeździmy ze znacznie większą szybkością niż pięć lat temu. Długie raidy bez postojów przy szybkości 80 km. na godz. przez niezaludnione okolice, są dziś dostępne i dla najtańszych, a więc najsłabszych wozów.

Przy budowie wozu zwraca się uwagę nietylko na silnik, ale w równej mierze na podwozie i nadwozie.

Wszystkie ulepszenia, mające usunąć trzaski i zgrzyty karoserji, nie zostały ograniczone do samego nadwozia. Poświęcono wiele wysiłków na zbudowanie bardziej sztywnego podwozia, w przeciwieństwie do czasów dawniejszych, gdzie specjalnie chodziło o możliwie giętkie. Obecnie jest ono bardziej silne, co w połączeniu z ulepszoną i bardziej silną konstrukcją nadwozia sprawia, że nowoczesny samochód daje nietylko pożytek swemu właścicielowi, lecz w równej mierze i duże zadowolenie.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Oddział Warszawa

KOLEDZY! PRZYBĄDŹCIE NA WALNE ZEBRANIE!!!

Najbliższe Walne Zebranie członków Oddziału Warszawskiego, decydujące o **kasie pogrzebowej dla członków,** odbędzie się dnia 30 października (czwartek) o godzinie 7-ej wieczorem, w lokalu Długa 19.

Wszyscy powinni wziąć w niem udział, gdyż powstanie kasy ubezpieczeniowej powiększy wkładkę do Związku, a więc zwolennicy i prz ciwnicy—powinni przyjść na **Walne** zebranie, decydujące o Kasie Pogrzebowej!

BACZNOŚĆ ! CZŁONKOWIE ODDZIAŁU !

Zarząd Oddziału Warszawskiego zawiadamia Kolegów, że poczynił umowy z **lekarzami,** którzy będą badali wszystkich potrzebujących zaświadczeń do prolongaty praw jazdy.

Samych **prolongat** sekretarjat dokonywa dla członków Oddziału przez swych funkcjonarjuszy.

Sekretarjat komunikuje, że członkowie Związku korzystają **z obrony prawnej.** Pisanie rekursów odbywa się bezpłatnie, za stawiennictwo adwokata na rozprawę sądową członkowie opłacają ¼ kosztów procesu, a Zarząd Oddziału opłaca pozostałe ¾ kosztów.

CHCĄ OBRYWAĆ PO 5 PROCENT Z GŁODOWYCH PŁAC.

Firma **Jankowski i Spława Nejman** (Żelazna 65), posiadająca kilka wózków, bo małych Renówek (kozy), odczuła widocznie nieco dzisiejszy zastój. Naturalnie więc doszła do wniosku, że można łatwo poprawić swą sytuację... kosztem szoferów.

Firma zaproponowała więc pracownikom **obniżkę płacy o 5 procent!** Oburzeni tą propozycją szoferzy, zebrali się w związku i postanowili nowych warunków nie przyjąć, oświadczając, że nie będą jeździć za 25 procent i polecając Zarządowi Związku listownie zawiadomić firmę o tem postanowieniu.

Zarząd Oddziału pisząc list do firmy, wskazał **na niskie zarobki szoferów** i w imieniu ich oświadczył, że na obniżkę płac nie zgadzają się a Zarząd ze swej strony **nie da innych szoferów,** ani nie dopuści do jazdy na niższych warunkach.

Po pewnym namyśle firma **wycofała swoje propozycje,** utrzymując dotychczasowe płace. Radzimy jednak na przyszłość pp. przedsiębiorcom, aby szukali ratunku dla swych wozów nie kosztem głodowych płac, ale prędzej kosztem pasażerów, którym darmo wożą całe wagony bagaży. Niech wprowadzą normę, że jak jedzie więcej niż 4 osoby — obowiązuje dopłata, i t. p.

Szoferzy powinni **przeciwstawiać się wszędzie obniżce płac,** bo jeżeli dopuszczą, aby którakolwiek firma obniżyła płace — to wszystkie inne zechcą zrobić to samo i wtedy naprawdę nie będzie można być szoferem na dorożce.

BUDOWA DWORCA AUTOBUSOWEGO W ALEI JEROZOLIMSKIEJ.

Na terenie posesji nr. 123 przy Al. Jerozolimskiej rozpoczęto budowę dworca autobusowego. Dworzec, budowany staraniem Związku właścicieli autobusów, ma być ukończony 15 grudnia.

Prócz poczekalni, biur i składu bagażowego, przy dworcu urządzone będą warsztaty dla napraw dorywczych, boksy i specjalne urządzenia do dezynfekcji samochodów.

Oddział Poznań

POMYŚLNY ROZWÓJ ODDZIAŁU — JAK TO WYNIKA Z PRZEBIEGU WALNEGO ZGROMADZENIA.

Ostatnie Walne zebranie odbyło się dnia 3 września bież. roku.

Zebranie zagaił kol. prezes **Gebel.** Na wstępie uczczono pamięć zmarłych kolegów ś. p. Wacława **Małeckiego** i Romana **Jezierskiego** przez powstanie z miejsc.

Po przyjęciu porządku dziennego i zatwierdzeniu protokułu z poprzedniego zebrania, przystąpiono do sprawozdania Zarządu.

Ze sprawozdania wynika przedewszystkiem **znaczny rozwój naszego oddziału** pod względem stanu ilościowego członków, bowiem w miesiącu sprawozdawczym wstąpiło do oddziału **36 nowych członków.** W tym samym okresie — po przeprowadzeniu 13 rozpraw **wygrano razem spraw na 761 zł.,** prócz tego 1 sprawę o eksmisję z mieszkania służbowego.

Następnie zakomunikowano zebranym uchwałę zarządu, mocą której jeszcze na kilka tygodni przed śmiercią ś. p. kol. Małeckiego nastąpiło wykluczenie go ze Związku z powodu równoczesnego należenia do Zrzesze-

nia Zw. Zaw. Aut. (chrześć.) w czem dopatrzył się Zarząd grubej nielojalności wobec naszego Związku.

Dalej zakomunikowano, że celem usprawnienia inkasowania składek i werbowania nowych członków, zamianował Zarząd kolegów **Szepkego** Adama, **Kuberskiego** Czesława i **Korka** Wincentego, **mężami zaufania**, a ponieważ w krótkim stosunkowo czasie ujawnili oni ożywioną i owocną działalność, wyraża im Zarząd **gorące podziękowanie.**

Z kolei przedstawiono zebranym wynik terminu z dnia 26.VIII 1930 r., w którym to terminie złożył b. kol. Łachajczyk przysięgę manifestacyjną, podawszy Sądowi, że nie wie, gdzie się znaj uje obecnie sztandar, który bezprawnie sobie przywłaszczył. Przy tej okazji podano też do wiadomości, że sprawa karna przeciwko Łachajczykowi o sprzeniewierzenie sztandaru, znajduje się w rękach sędziego Izby Karnej, a Zarząd czyni starania, aby rozprawa w tej sprawie wyznaczona została w wcześniejszym terminie.

Pozatem zdano relację z **rozprawy karnej** przeciwko b. kol. **Mańczakowi,** który zniesławił kol. **Karpińskiego.** Ponieważ b. kol. Mańczak oświadczył wobec Sądu, że wyraża swe **ubolewanie** z powodu zarzutów, czynionych niesłusznie kol. Karpińskiemu, równocześnie, cofając je, zgodził się kol. Karpiński pod naciskiem przewodniczącego sądu na odstąpienie od żądania ukarania b. kol. Mańczaka, który ponosi oczywiście wszelkie koszty.

Ponieważ Zrzeszenie Zw. Aut. wzdłuż i wszerz przechwala się, że organizacja ta jest **„potężną"**, bo oprócz pomorskich klubów szoferów, należy również do niej Związek Szoferów w **Bydgoszczy,** odczytano pismo tego Związku, z którego wynika, że Bydgoszcz do chadeków nie należy. Ujawnił się przytem bardzo charakterystyczny szczegół, że na osławionym Zjeździe, który w dniu 13 kwietnia br. odbył się w Inowrocławiu, poszczególne kluby uchwaliły należeć wprawdzie do Zrzeszenia, lecz **płacenie składek** dla „centrali" poznańskiej w wysokości 5% — **uzależniły od tego,** czy „centrala" chadecka będzie dla nich **rzetelnie i z korzyścią** pracować.

Znając „korzystną" działalność chadeków, wyrażamy przekonanie, że dotąd „centrala" poznańska nie otrzymała ani grosza, a zresztą postawienie tak giętkiego warunku, stawia sprawę „zrzeszenia" w bardzo wątpliwem świetle.

Następnie przedstawiono zebranym wyniki wniesionych przez Zarząd Oddziału do władz bezpieczeństwa memorjałów, dotyczących unormowania **ruchu kołowego** w Poznaniu.

Do najbardziej palących kwestyj zaliczyć należy sprawę **obław policyjnych,** które w pierwszym rzędzie muszą mieć za zadanie zwalczanie kierowców, **nie mających prawa do prowadzenia pojazdów,** przeznaczonych do użytku publicznego. Tego rodzaju kierowcy bardzo poważnie szkodzą interesom istotnych kierowców, bowiem angażują się na mniej korzystnych warunkach tak pod względem długości czasu pracy jak i pod względem zarobkowym. Ponieważ obławy, przeprowadzano niewłaściwie, władze postanowiły naskutek wystąpień Związku uregulować je w taki sposób, aby stały one na wysokości zadania.

Władze przychyliły się również do naszego żądania, aby **sygnalizowanie kierunków przez posterunkowych,** regulujących ruch kołowy, odbywało się w taki sposób żeby nie wzbudzało wątpliwości ich znaczenie i nie wywoływało nieporozumień.

Również zgodziły się władze z żądaniem unormowania ruchu i postoju pojazdów konnych na placu przed Dworcem Głównym.

Oprócz powyższych spraw, załatwiły władze przychylnie cały szereg drobniejszych, lecz nie mniej ważnych — kwestyj.

Następnie kol. **Krzekotowski** zdał relację z obecnego stanu sprawy umowy taryfowej. Z relacji tej wynika, że Zarząd nie chcąc chwycić się ostatecznych środków, mogących złamać opór właścicieli, postawił związkowi pracodawców ostateczny **termin 14-dniowy do zawarcia umowy taryfowej** w myśl naszych żądań. Pozatem zarząd przedsięweźmie indywidualne kroki przeciwko poszczególnym właścicielom na mocy prawa, które odniosą dla nich bardzo niekorzystny skutek.

Dla scharakteryzowania **szkodliwego dla mas pracowniczych stanowiska Zrzeszenia Z. Aut.** zacytował Zarząd szereg ustępów z pisma wystosowanego przez Zrzeszenie do Sądu Przemysłowego w Poznaniu, przed którym Zrzeszenie **broniło pracodawcę, oskarżonego o zatrzymanie jednemu z naszych kolegów zarobku.**

W piśmie tem m. in. wywodzi, że powołanie się na art. 38 ustawy z dnia 16.II 1928 r. zakazujący dokonania potrąceń lub zatrzymania zarobku pracownika bez posiadania tytułu egzekucyjnego po stronie pracodawcy— **jest absurdem (!),** który nie da się zastosować!!!

Czyli że w pojęciu chadeckiem — **głupstwem jest powołanie się pracownika na ustawę,** która jego zarobek ochrania przed zachłannością pracodawców, którzy niejednokrotnie pod byle pozorem wydalają pracownika. A zarobek, jakkolwiek nędzny, zwykle sobie zatrzymują, skazując jego rodzinę na nędzę.

Ciekawi jesteśmy, jakie stanowisko zajmie Zrzeszenie, gdy w podobnej sprawie bronić będzie pracobiorcę, o ile taki oczywiście do nich należy.

W końcu zebrania uchwalono **urządzić zabawę,** której szczegóły opracować ma komisja zabawowa.

Przed zakończeniem postanowiono **przyłączyć się do akcji protestacyjnej** przeciwko zaborczej mowie ministra niemieckiego Treviranusa.

O godz. 23.30 zebranie zamknięto.

JESZCZE JEDEN DOWÓD ZDRADY INTERESÓW SZOFERSKICH!

Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej opracowało w bieżącym roku projekt rozporządzenia w sprawie **czasu pracy szoferów,** zatrudnionych na samochodach publicznych i ciężarowych.

W zasadzie uznaliśmy intencję tę za dobrą, albowiem w zawodzie szoferskim panują chaotyczne pojęcia co do zastosowania ustawy o czasie pracy. Niestety dobra ta intencja zamiast przyczynić się do usuwania panującego chaosu, jeszcze bardziej wątpliwości wszelkie powiększyła. Projekt ów bowiem jest tak elastycznie ujęty, że podczas praktycznego zastosowania poszczególnych postanowień, zrodzić się muszą całe labirynty różnych „interpretacyj". W konsekwencji opierać się będą one o Sądy, a więc pociągać — nowe koszty i trudności.

Jest przytem rzeczą wiadomą, że wszelkie mętnie ujęte przepisy w lwiej części odbijają się **niekorzystnie na pracownikach.** To też o ile wspomniany projekt zostałby rzeczywistem rozporządzeniem t. zn. gdyby wszedł w życie, to ze względu na te wszystkie niejasne i elastyczne artykuły, pracownicy musieliby znowu zasypy-

wać Sądy skargami celem otrzymania odpowiednich decyzji.

Na apel Zarządu Głównego poszczególne oddziały na swych zebraniach, po krytycznem rozpatrzeniu projektu, zwróciły się do władz centralnych z rezolucjami, w których wskazano na wady tych artykułów, które w praktyce bezsprzecznie krzywdziłyby szofera zawodowego. Również „Aut. Zaw." wykazał jasno, co winno być usunięte, co poprawione, a co zmienione. Kwestja ta jest u nas wszystkim znana.

Zdawałoby się, że skoro ogół szoferów zaprotestował przeciwko tym krzywdzącym projektom, również i Zrzeszenie Zw. Zaw. Autom (chadecy) które przecież mianuje siebie „obrońcą" interesów zawodowych szoferów, zajmie analogiczne stanowisko.

Tymczasem rzecz ma się inaczej... Oto w numerze 47 „Samochodu" zamieszczony został artykuł pod nagłówkiem „Kwestja czasu pracy szoferów", z którego dowiadujemy się, że **Izba Przemysłowo - Handlowa** w Poznaniu zwołała posiedzenie rzeczoznawców, reprezentujących **zarówno pracodawców jak i pracobiorców (?),** na którem rozpatrzono projekt ministerjalny. Okazuje się, że obydwie strony, zainteresowane tym projektem, nie podniosły żadnych zastrzeżeń i nawet projekt **witano z zadowoleniem (!).**

W pierwszej chwili ogarnęło nas zdziwienie i powstało pytanie, **jacy to przedstawiciele pracowników** solidaryzowali się z tym projektem, i dlaczego na posiedzeniu nie było przedstawicieli Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P., a więc organizacji, która ze względu na swą liczebność istotnie reprezentuje wielki odłam zawodowych szoferów.

Na artykuł ów zareagował zatem Zw. Zaw. Aut. Rz. P. natychmiast, wystosowując do Izby Przemysłowo - Handlowej zapytanie, kto reprezentował interesy pracobiorców na rzeczonem posiedzeniu, przyczem równocześnie Zarząd Oddziału zaprotestował przeciwko pominięciu naszego Związku, który właśnie w tej kwestji zajął krytyczne stanowisko, czego dowodem jest kwietniowa rezolucja, wystosowana do M. Pr. i O. Sp.

Izba Przem. Handl. w odpowiedzi zakomunikowała nam, że na odnośnem posiedzeniu przedstawicielem pracobiorców był delegat Zrzeszenia Zw. Zaw. Aut. Ziem Zach. (czyli chadeckiego związku). Pozostałe pytania Izba zbyła milczeniem!

A zatem dokumentalnie stwierdzonem zostało, że **Zrzeszenie bez namysłu przyłączyło się do stanowiska pracodawców,** dla których ów projekt jest istotnie na rękę. Zrzeszenie temsamem witając i akceptując, krzywdzące ogół zawodowych szoferów projektowane postanowienia, dało **niezbity dowód,** jak szkodliwą jest jego działalność.

Jakiem prawem jednak panowie ci **uzurpowali** sobie prawo do wyłącznego reprezentowania pracobiorców z zawodu szoferskiego?

Jakiem prawem, nie pytając się nikogo, **mieli odwagę** zadeklarować w imieniu zawodowych szoferów zgodę na projektowane rozporządzenie, jakkolwiek **wiadomem im było** niewątpliwie, że członkowie Zw. Zaw. Autom. Rz. P. w całym szeregu artykułów podnieśli zastrzeżenia, domagając się poprawek?

Nie chcemy powyższej sprawy szerzej komentować, uważamy bowiem, że koledzy sami nas wyręczą. Coraz widoczniejszem staje się, że Zrzeszenie nie broni żywotnych interesów zawodowych szoferów, a przeciwnie **wyrządza im niepowetowane szkody,** na co już tyle dało dowodów! Dlatego też **żaden świadomy szofer** nie powinien należeć do takiego Związku, który zaprzepaszcza interesy stanu szoferskiego. Miejsce jego natomiast jest w Zw. Zaw. Aut. Rz. P., którego owocna i szczera działalność od dawna doznaje uznania, dowodem czego jest coraz silniejszy i potężniejszy rozwój liczebności członków.

Oddział Katowice

KONFERENCJA OKRĘGOWA.

Konferencja Okręgowa Zw. Zaw. Automobilistów Okręgu Śląskiego i Sosnowca odbyła się dnia 31 sierpnia 1930 r. Kolega **Adamczyk** zagaił konferencję w obecności delegatów: kol. kol.: Augsburga, Stachuły Zielińskiego, Wilka i Melka (Katowice), Wintersteina, Bartoszka i Warzecha (Król.-Huta) i Nowakowskiego (Sosnowiec). Nieobecni koledzy z Tarn.-Góry i Rybnika.

Po zagajeniu i przywitaniu delegatów, kol. Adamczyk udzielił głosu kol. **Zielińskiemu** do odczytania protokułu z konferencji z 30.III.1930 r., który delegaci przyjęli bez poprawek.

Do pkt. 2-go (sprawa Bielska) kol. Adamczyk po szczegółowem omówieniu i wyjaśnieniu sprawy, postawił następujący wniosek:

O ile Oddział **Bielsko** chce pozostać przy Okręgu Katowickim, winien wkładki członkowskie wyrównać do wysokości wkładek w Oddziałach: Katowice, Król.-Huta, Rybnik i Sosnowiec, a Zarząd Okręgowy w Katowicach zorganizuje sekretarjat w Bielsku dla Oddziałów: **Bielska, Żywca i Cieszyna** na swój koszt i **przyrzeka Oddziałom obsługę fachową.**

W tej sprawie zabierali głos kol. kol.: Augsburg, Bartoszek, Winterstein i Nowakowski. Wszyscy przemawiali w myśl wywodów referenta. Postanowiono zwrócić się piśmiennie do Bielska, Cieszyna i Żywca, aby Oddziały te mogły całą sprawę omówić na nadchodzących miesięcznych zebraniach członków.

Przy pkt. 3-cim kol. Adamczyk zabrał głos i poruszył sprawę wyboru Zarządu Okręgowego, co uzasadniał również kol. Augsburg, mianowicie domagając się, aby wybrano przewodniczącego Okręgu, a Oddziały na swych zebraniach dokonały wyboru delegowanych członków do Zarządu Okręgowego.

Kol. Adamczyk poruszył konieczność **złączenia kas: Zapomogowej, Obrony Prawnej i Kasy Głównej.** Teoretycznie te kasy są osobno traktowane, praktycznie jednak nie sposób np. w razie braku gotówki w Kasie Obrony Prawnej odmówić członkowi pomocy, gdy nastąpi ko-

nieczność, określona statutem, udzielania obrony adwokackiej. Związek tej obrony odmówić nie może musi więc wziąć potrzebną sumę z innej kasy. Tak jest we wszystkich wypadkach jeżeli chodzi o którąkolwiek kasę, niema więc powodu, aby były one rozdzielone.

W sprawie zaprowadzenia **wsparcia na bezrobocie,** został przyjęty wniosek kolegi Adamczyka, aby sprawę oddać pod obrady członków poszczególnych Oddziałów, które muszą się zastanowić nad tem, że wrazie zaprowadzenia wsparcia na bezrobocie, zachodziłaby konieczność podwyższenia składek miesięcznych o 1 zł. Jeżeli członkowie wyrażą swą zgodę na podwyżkę, Zarząd Okręgowy opracuje regulamin wsparć dla bezrobotnych i wprowadzi go w życie.

Przy punkcie 4-tym (różne) zabrał głos kol. Augsburg i podniósł konieczność informowania członków o **dodatkowem ubezpieczeniu,** wprowadzonem przez związek dla tych, którzy opłacają składki miesięczne 3 miesiące naprzód. Dotyczy to tylko śmiertelnego wypadku, przyczem członkowie są ubezpieczeni dodatkowo na 1000 złotych które rodzina dostaje wrazie wypadku pociągającego za sobą śmierć członka

W głosowaniu nad wnioskami, przyjęto wniosek kol. Adamczyka w sprawie Bielska. Wniosek o udzielaniu wsparcia dla bezrobotnych przekazano do rozpatrzenia członkom na zebraniach w poszczególnych oddziałach.

Wniosek, dotyczący złączenia kas, przyjęto z tem, że kasa będzie jedna, tylko rozliczenia roczne będą rozbite na poszczególne działy.

Na przewodniczącego Okręgu wybrano kol. **Adamczyka,** a na sekretarza kol. **Augsburga.**

Wkońcu polecono aby przedstawiciel Zarządu Okręgowego wysłany został na zebrania: w **Bielsku, Żywcu,** i **Cieszynie** i przedstawił tym Oddziałom stanowisko konferencji w sprawie sekretarjatu związkowego w Bielsku.

Na tem kol. Adamczyk zamknął konferencję

CO DAJE Z. Z. A. OKRĘGU ŚLĄSKIEGO CZŁONKOM?

Składka Związkowa wynosi 5 zł. miesięcznie i zostaje w następujący sposób podzielona:

a) 3 zł. — na wydatki związane z działalnością Związku,

b) 1 zł. — na obronę prawną,

c) 0.50 zł. — na Kasę Zapomogową,

d) 0.50 zł — na organ zawodowy.

Za to organizacja daje:

1) Reprezentację szoferów wobec władz, pracuje nad ulepszeniem ustaw, rozporządzeń tyczących się szoferów. Zawiera umowy zbiorowe, udziela członkom swoim porad prawnych, występuje w razie potrzeby w obronie członków w sądach pracy, jeżeli chodzi o zatarg na tle płacy. Załatwia sprawy w województwie i policji, jak również wiele innych.

2) Udziela obrony prawnej przez adwokata i rzeczoznawców w sprawach karnych (członek opłaca 25 proc. kosztów).

3) Wypłaca w wypadku śmierci członka zasiłek rodzinie, według statutu w wysokości od 500 — 1000 zł., wrazie śmierci żony członka — 50 procent powyższego.

4) Dostarcza co miesiąc pismo zawodowe „A. Z." w języku polskim lub niemieckim (według życzenia).

Każdy może sobie z ołówkiem w ręku obliczyć i zastanowić się:

1. **Jakby wyglądały przepisy i ustawy,** gdyby nie było Związku, który dba o ich ulepszenie?

Co można by osiągnąć i **ile kar pieniężnych oszczędzonoby,** gdyby **wszyscy** szoferzy należeli do organizacji, przez co Związek miałby decydujący wpływ na ustawodawstwo?

2. **Ile kosztuje adwokat** i ile składek rocznych należy zebrać, aby otrzymać sumę, jaką pobiera adwokat za sprawę?

3. Ile składek należy zebrać, **aby uzyskać sumę 1000 zł.,** jaką Związek wypłaca na wypadek śmierci?

4. Jakie znaczenie ma **pismo zawodowe?**

KONIECZNOŚĆ UBEZPIECZENIA SAMOCHODU — NA WYPADEK WYRZĄDZENIA SZKODY.

Organizacja Katowicka zwróciła się do Sejmu Śląskiego o uchwalenie ustawy o przymusie ubezpieczenia od odpowiedzialności prawno - cywilnej wszystkich pojazdów mechanicznych, to znaczy, żeby **każdy właściciel samochodu, motocyklu** i t. d. był zmuszony pojazd swój ubezpieczyć od odpowiedzialności **za szkody,** wyrządzone osobom trzecim.

Leży to w interesie publicznym, gdyż często bardzo zdarzają się wypadki, że osoba poszkodowana skutkiem najechania na nią przez pojazd mechaniczny nie otrzymuje żadnego odszkodowania, ponieważ właściciel danego pojazdu nie posiada majątku.

W myśl zaś ustawy automobilowej jest odpowiedzialny obok kierowcy również właściciel samochodu, za wszystkie, wyrządzone osobom trzecim przez ten samochód — szkody materjalne.

Leży to także w interesie **kierowców samochodowych,** których się ściga czasami przez całe życie, gdyż wrazie wypadku zazwyczaj nie są w stanie, ze względu na ich ciężkie położenie materjalne — uregulować należności za wyrządzoną szkodę.

Wypadek większy może spowodować zniszczenie egzystencji danego właściciela lub kierowcy, jeżeli zostanie zasądzony na zapłacenie większego odszkodowania. Tymczasem przy ubezpieczeniu to ryzyko rozkładałoby się równomiernie na wszystkich.

Wysokość ubezpieczenia można oprzeć na wzorach zagranicy, gdzie ubezpieczenia takie są zaprowadzone. Premja w tych ubezpieczeniach jest stosunkowo niska, tak, że w porównaniu z ogólnemi wydatkami potrzebnemi na utrzymanie samochodu — **nie przedstawia poważniejszego obciążenia** danego właściciela.

Jeżeli Województwo nie miałoby zamiaru stworzyć własnego urzędowego Zakładu ubezpieczeniowego w tym celu, to można sprawę tę pozostawić prywatnym towarzystwom ubezpieczeniowym.

Niezmiernie ważna ta dla kierowców sprawa, narazie z konieczności zalega, wobec rozwiązania Sejmu Śląskiego. Przy pierwszej jednak sposobności Związek wznowi swe starania.

PRZEPISY POWINNY BYĆ UPORZĄDKOWANE.

Stosownie do uchwał, powziętych na Walnych Zgromadzeniach Związku, Zarząd Oddziału wystąpił jeszcze w czerwcu b. r. do Sejmu Śląskiego o rozciągnięcie mocy obowiązującej **ustawy automobilowej** z dnia 27 stycznia 1928 r. także na teren Województwa Śląskiego.

Odmienność ustawodawstwa automobilowego Województwa Śląskiego od ustawodawstwa, obowiązującego w innych dzielnicach Polski, bardzo ujemnie odbija się na ruchu automobilowym Województwa Śląskiego, gdyż częstokroć zachodzą różne sprzeczności w przepisach.

Była nadzieja, iż wystąpienie Związku zostanie rychło uwzględnione. W związku jednak z rozwiązaniem Sejmu i ta sprawa zalega do dziś dnia.

Oddział Łódź

SEKRETARJAT OKRĘGOWY ROZPOCZĄŁ SWE PRACE.

Druga Okręgowa Konferencja odbyła się dnia 28 września 1930 roku.

Obecni byli kol. kol.: z m. Łodzi — Stanisław **Kacprzak,** Jan **Prokopiński,** Piotr **Lechner** i Stefan **Poppe,** z **Kalisza: Podkowski** i **Jędraszek,** z **Konina:** Brawata Kwiryn oraz sekretarz Zarządu Głównego w Warszawie, **Stanisław Rongens.**

Na porządku dziennym znalazły się: 1) wybór prezydjum, 2) ustalenie wysokości składek, 3) wybór zarządu i komisji rewizyjnej, 4) organizacja sekretarjatu okręgowego, 5) wolne wnioski.

Konferencję otworzył sekretarz zarządu głównego kol. **Rongens,** powołując na przewodniczącego kol. **Palmowskiego,** na sekretarza zaś kol. **Poppego.** Po ukonstytuowaniu się prezydjum, omawiano wysokość składek miesięcznych i po krótkiej dyskusji ustalono ich wysokość na 4 zł. miesięcznie. Podział składki jest następujący: 75 gr dla Zarządu Głównego, zł. 1.25 dla organizacji okręgowej, zł. 1 na kapitał zapasowy obrony prawnej i zł. 1 —na potrzeby miejscowego oddziału.

Następnie przystąpiono do wyboru Zarządu, do którego przez aklamację weszli kol. kol.: przewodniczący — Wacław **Woźniak,** zastępca — Aleksander **Ramus,** sekretarz — Stefan **Poppe,** skarbnik — Stanisław **Kacprzak,** członkowie: Jan Prokopiński, Piotr Lechner (wszyscy z Łodzi), Franciszek **Czyż** (Wieluń), Józef **Podkowski** (Kalisz), Karol **Kozłowski** (Koło), **Brawata** Kwiryn (Konin); jako zastępcy — **Gałka** (Wieluń), **Jędraszek** (Kalisz).

Do komisji rewizyjnej weszli kol. kol.: Stanisław **Palmowski** (Łódź), **Winnicki** Józef (Klisz) i **Czyż** Kazimierz (Wieluń). W dalszym ciągu obrad postanowiono zwoływać zebrania przynajmniej raz na dwa miesiące i zobowiązać sekretarza do wizytowania oddziałów raz w miesiącu. Zaakceptowano projekt zaciągnięcia pożyczki w wysokości jednego tysiąca od oddziału łódzkiego. Na tem konferencję zakończono.

W związku z uchwałami opisanej konferencji — powstał w Łodzi sekretarjat Okręgowy Z. Z. A. na całe województwo łódzkie, który rozpoczął już swą działalność.

W zakres prac sekretarjatu okręgowego wchodzą sprawy związane z **pomocą prawną** oraz sprawy **organizacyjne,** dotyczące całego okręgu. Sekretarjat czynny jest codzień.

Oddział Lwów

PALĄCA SPRAWA POSTOJÓW AUTODOROŻEK W PORZE NOCNEJ.

Dnia 10 b. m. odbyło się pierwsze posiedzenie po okresie wakacyjnym zarządu Z. Z. A. Rz. P. oddział Lwów. Przez okres wakacyjny posiedzenia się nie odbywały, ponieważ przeważna część kolegów członków Zarządu nie była obecną na miejscu.

Wciągu posiedzenia, po wyczerpaniu porządku dziennego, przystąpiono do omawiania bolączek szoferskich, dających się w chwili obecnej najwięcej we znaki. I tak w trakcie debaty poruszono następującą niezwykle aktualną sprawę.

Aby nie tamowano ruchu kołowego w mieście, władze administracyjne ograniczyły **ilość wozów stojących na poszczególnych stanowiskach.** Pozornie zdawałoby się, że wszystko w porządku. W praktyce jednak to zarządzenie jako należycie nieprzemyślane i nieopracowane, w szczegółach — wyrządza ogromną krzywdę szoferom.

Poważna ilość dorożek autom. w porze **dziennej** rozjeżdża się po peryferjach, a jedna trzecia niemal ogólnego stanu, biwakuje przed dworcem głównym, oczekując przyjezdnych. Natomiast w porze **nocnej** gdy pociągi prawie nie przyjeżdżają, więcej niż połowa wozów latem rozjeżdża się po letnich lokalach i ogrodach rozrywkowych na peryferjach w rodzaju: „Pohulanki", „Sielanki", „Alhambry" i t. p., znajdując tam zarobek.

Natomiast w jesieni, zimą i wczesną wiosną, gdy lokale letnie są zamknięte, wszystkie niemal wozy nocą **zjeżdżają do centrum miasta** w poszukiwaniu zarobku. I tu właśnie zaczyna się gehenna. Posterunkowi P. P. urządzają formalne obławy nocne na wozy, które stoją nadliczbowo. Efekt jest taki, że część szoferów płaci po 2 złote jako karę mandatową, zaś ci, którzy dwuch złotych nie mają, otrzymują wezwania do Starostwa Grodzkiego. Bywają wypadki, że szofer w czasie swej służby nocnej ma doręczonych po 2 i 3, a nawet więcej wezwań. Po ciężkiej pracy nocnej zamiast spocząć w dzień, aby na następną noc być wypoczętym, szofer musi zgłaszać się w oddziale sądowym Starostwa, gdzie całemi godzinami wyczekuje w kolejce na swą rozprawę. Nie pomagają tłumaczenia szofera, że w nocy absolutnie nie można znaleźć wolnego postoju.

Wędrując godzinami, wszystkie postoje szofer znaduje zajęte i temsamem robi masę wolnych kilometrów,

spala bezużytecznie wielką ilość benzyny. Wynikają z tego powodu między pracodawcą o szoferem nieporozumienia, które w rezultacie pociągają za sobą oddalenie szofera.

Zachodzi pytanie, dlaczego Star. Grodzkie nie idzie śladami władz administracyjnych Warszawy i innych miast, gdzie **po godz. pół do 12-ej żadne ograniczenia na postojach nie obowiązują.** Ze względu na to, że we Lwowie już o godz. 9-ej, niemal cały ruch kołowy poza automobilowym zaczyna zamierać, pożądanem było by, ażeby władze przynajmniej od godz. 10-ej nie ograniczały ilości wozów na miejscach postoju. Apelujemy tą drogą do Władz Starostwa ażeby odpowiedniem rozporządzeniem położyło kres karom, które chociażby ze względu na ciężkie warunki nie powinny być stosowane.

Zarząd Oddziału występuje w tej sprawie do Władz, powołując się na okólnik Ministerstwa Spraw. Wewn., który wyraźnie zaleca **wstrzemięźliwość w stosowaniu kar** ze względu na ciężką sytuację ekonomiczną.

Oprócz tego Zarząd będzie się domagał wyznaczenia nowych miejsc postoju we dnie oraz zniesienia wszelkich ograniczeń w porze nocnej.

LEGITYMOWANIE KIEROWCÓW.

Od czasu rozpoczęcia aktów sabotażowych, wszystkie samochody, które wjeżdżają lub wyjeżdżają z miasta są przez organa policyjne zatrzymywane i kierowcy legitymowani. Posterunkowi zapisują Nr. wozu, sprawdzają go na podstawie książki rejestr., zapisują imiona, nazwiska i miejsce zamieszkania prowadzących kierowców.

Oddział Częstochowa

WALNE ZGROMADZENIE — WYPOWIADA WALKĘ OSPAŁOŚCI ORGANIZACYJNEJ.

Zarząd Oddziału Z. Z. A. w Częstochowie od dłuższego czasu nie przejawiał żadnej działalności, tocząc w swym łonie różne stare, zadawnione spory, które trafiają się w różnych Oddziałach, ale które zawsze wychodzą na niekorzyść członków, gdyż rozsadzają organizację.

Jednak wcześniej czy później trzeba było z tem skończyć. To też na wezwanie Zarządu Głównego zostało zwołane na dzień 13.IX walne zebranie szoferów m. Częstochowy i okolic.

Referat wygłosił sekretarz Zarządu Głównego, który przybył w tym celu z Warszawy. W przemówieniu swem kol. sekretarz wskazał, że w tym czasie, kiedy szoferzy częstochowscy cierpieli na śpiączkę organizacyjną, pojawiały się różne zarządzenia i projekty władz administracyjnych, zastosowane do szoferów w całej Polsce, a tem samem i do szoferów częstochowskich. Zarządzenia te jednakowo krzywdziły by wszystkich szoferów, to też Zarząd Główny starał się obronić ich np. przed badaniami psychotechnicznemi, starał się o zmniejszenie kar administracyjnych, co uzyskał, starał się o sądy automobilowe i o prawo powoływania rzeczoznawców z ramienia organizacyj zawodowych i t. d. Referent wytłomaczył szczegółowo na czem polega badanie psychotechniczne, na jakich maszynach zdaje się egzaminy, referent wreszcie omówił inne aktualne sprawy. Wkońcu swego swego przemówienia kol. sekretarz wezwał wszystkich do **wznowienia działalności oddziału częstochowskiego,** gdyż istnienie miejscowej organizacji daje gwarancje szoferom, **że ich interesy zawodowe** będą pilnowane należycie. Tylko w łączności z centralną organizacją, która liczy 32 oddziały, rozrzucone po całej Polsce, szoferzy Częstochowy, mogą liczyć na to, że ich walka o lepszy byt — wyda jakieś owoce.

Po ożywionej dyskusji zebrani jednogłośnie zdecydowali wznowić działalność oddziału i w tym celu wybrano **Komisję organizacyjną,** która ma zwołać następne walne zebranie, na którem zostanie wybrany stały Zarząd.

Na zakończenie przedstawiciel centrali wezwał wszystkich do pracy nad rozwojem organizacji gdyż centrala chce przystąpić do założenia **okręgowej organizacji** dla województwa Kieleckiego. A to dlatego, że zdaje sobie sprawę, iż tylko okręgowe organizacje zdolne są do wszechstronnej walki o postulaty swych członków, bowiem pozostając w kontakcie z województwami, mają możność regulować stosunki między władzami a swymi członkami na danym terenie.

Przewodniczący, rozwiązując zebranie wskazał, że **na przyszłe zgromadzenie** powinni stawić się wszyscy a przedewszystkiem koledzy, którzy byli członkami Zarządu w poprzednich latach. Na przyszłe zebranie przyjedzie przedstawiciel centrali, który wygłosi referat **o zadaniach Związku w dobie obecnej.**



OBRANY ZARZĄD — ROZPOCZĄŁ SWE PRACE.

Zgodnie z uchwałą ogólnego zebrania szoferów, odbytego w dniu 13 września, które wyłoniło z pośród siebie — 7-miu członków tymczasowego zarządu, podzielono pracę na posiedzeniu odbytem w dniu 16 ub m. w następujący sposób:

Przewodniczącym został kol. **L. Szczęsny,** wice-przewodniczącym — kol. **Kuleta,** Sekretarzem — kol. **S. Sobczak,** Skarbnikiem — kol. **Cuglewski,** Zastępcą skarbnika — kol. **Lasota,** Czł. Zarządu — kol. kol.: **Szostek** i **Szewczyk.**

Po ustaleniu powyższego składu tymczasowego Zarządu, uchwalono zakupić niezbędne książki dla prowadzenia rachunkowości i rozpocząć zbieranie składek i wpisowego. Upoważnieni do tego są kol. kol.: **Cuglewski** i **Szczęsny.** Do tej pory wpłynęła już część należności od członków.

Czasopismo „Automobilista Zawodowy" jest również kolportowane między członkami i z chęcią czytane przez kolegów.

Mamy nadzieję że rozwój naszych prac będzie szedł w coraz pomyślniejszym kierunku — naprzód!

Oddział Nowogródek

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW.

W dniu 1-go października 1930 roku odbyło się walne zebranie członków w lokalu W. Rynek 13. Przybyło ogółem 25 kolegów.

Porządek dzienny obejmował sprawy: 1) Wybór nowego prezesa Zarządu. 2 Wybór Komisji Rewizyjnej. 3. Wybór delegacji do p. Wojewody. 4. Wolne wnioski.

Przewodniczył na zebraniu kol. **Zagański** Juljan, sekretarzował kol. **Zacharczuk** Józef.

Pierwszy punkt porządku dziennego. pomimo szerokiej dyskusji, nie doszedł do skutku, z powodu niedostatecznej ilości członków obecnych na zebraniu. Wobec tego stanowisko prezesa Zarządu nadal pełni kol **Bartnicki** Jan.

W skład Komisji Rewizyjnej zostali wybrani: kol. kol. **Niesyn** Bronisław, **Zagański** Juljan i **Liszański Oszer.**

Następnie przystąpiono do wyboru delegacji do p. Wojewody — dla przeprowadzenia interwencji w sprawie **zamiany szyldów na czapkach** „kierowca" — na zwykłe znaczki związkowe, oraz dopuszczenia jednego eksperta „z pomiędzy kierowców, **przy egzaminach szoferskich.** Na delegatów wybrano kol. **Niesyna** Bronisława i kol. **Bartnickiego** Jana.

W wolnych wnioskach członkowie przedłożyli szereg projektów, dotyczących rozszerzenia działalności naszej organizacji. Postanowiono zaagitować jaknajusilniej wśród kolegów na terenie całego województwa, by dołączali się do naszych szeregów, podnosząc siłę organizacyjną. Polecono sekretarzowi Związku zasięgnąć wyczerpujących informacji u Inspektora Pracy, co do zdarzających się często nieporozumień między kierowcami a właścicielami wozu — przy wymówieniach pracy. Polecono Zarządowi umówić **stałego adwokata** celem prowadzenia spraw sądowych. Jednocześnie postanowiono zebrać fundusz **na sztandar Związkowy.** Na ten cel projektowano zrobić kilka zabaw tanecznych, oraz zebranie składek nadzwyczajnych. Na tem zebranie zakończono.

WYNIKI INTERWENCJI U P. WOJEWODY.

W dniu 3 października r. b delegacja w składzie kol. **Bartnickiego** Jana i kol. **Niesyna** Bronisława, interwenjowała u pana Wojewody, co do zaniechania projektu przyczepienia blach z napisem „kierowca" na czapkach szoferów z autobusów, oraz wyznaczenia jednego eksperta z pośród szoferów, przy egzaminach kierowców samochodowych. Oprócz tego poruszono szereg innych spraw. Po dłuższej dyskusji i ustaleniu że tylko na terenie woj. Nowogródzkiego pojawiło się powyższe zarządzenie, gdyż w innych województwach szoferzy ograniczają się do noszenia tylko znaczków związkowych — pan Wojewoda **przychylnie odniósł się** do postulatów delegacji, obiecując w jaknajkrótszym czasie rozpatrzeć całą sprawę i **dać odpowiednie zarządzenie.**

Oddział Wieluń

PRZYKŁADNE UKARANIE CHCIWEGO PRZEDSIĘBIORCY.

Musimy się podzielić z kolegami — naszemi ostatniemi doświadczeniami, w związku ze sprawą jednego z kolegów, którą nasz Oddział się zajmował.

Bo sprawa ta z jednej strony jest ciekawą ilustracją, w jakich warunkach pracują i jak są traktowani szoferzy, a z drugiej strony jasno wynika z niej, że gdy nadejdzie ciężka chwila na szofera, to tylko Związek może mu przyjść z prawdziwą pomocą. Niestety, nie wszyscy to rozumieją i często dopiero jak ich bieda przyciśnie, myślą o zapisaniu się do Związku, ale wtedy jest już zwykle zapóźno!

Ale wracamy do naszej sprawy.

Otóż jeden z kolegów naszych, członek Oddziału był zatrudniony w przedsiębiorstwie autobusowem w Lututowie pow. Wieluńskiego — przez przeciąg 37 tygodni za wynagrodzeniem 320 zł. miesięcznie.

W dniu 1 września został zwolniony bez żadnego powodu i bez **uprzedniego wypowiedzenia.** Ani też nie wypłacono mu **14-dniowej odprawy.** Akurat jednak zdarzyło się, że ów kolega na drugi dzień zachorował i potrzebował pomocy doktora. Przeto zwrócił się do **Kasy Chorych** w Wieluniu, która jednak odmówiła mu swych świadczeń, ponieważ nie był zameldowany jako pracownik przez wyżej wymienione przedsiębiorstwo.

Nie mając innego wyjścia, zwrócił się ów kolega do

Zarządu Oddziału, który narazie udzielił mu pomocy pieniężnej, a sam zajął się sprawą. Przedewszystkiem Zarząd zwrócił się do przedsiębiorstwa z żądaniem wypłacenia 14-todniowej odprawy i 6-cio tygodniowej zapomogi za Kasę Ch. Zarząd Oddziału motywował słusznie swe żądanie tem, że kol. S. Ł. powinien był zameldowanym być w Kasie Chorych, gdzie jako chory uzyskałby wszystkie świadczenia, oraz zapomogę 60 procent. Trzeba zaś dodać, że doktór uznał kol. S. Ł za niezdolnego do pracy i zalecił mu dłuższy wypoczynek. Ponieważ zaś z winy przedsiębiorstwa nie był zameldowanym w Kasie Chorych, przeto wszystkie świadczenia oraz zapomogę obowiązane było dać mu owo przedsiębiorstwo. Zarząd Oddziału zwracał się dwukrotnie z upomnieniem do wymienionego przedsiębiorstwa, ażeby zaspokoiło słuszne pretensje kolegi S. Ł., przytem przestrzegał, że Związek nie chce szkodzić przedsiębiorstwu przeto nawołuje do polubownego uregulowania sprawy.

Ponieważ ani jedno ani drugie wezwanie nie **poskutkowało**, Zarząd był zmuszony zwrócić się do Kasy Chorych. Komisarz Kasy Chorych, widząc dziejące się bezprawie — spisał protokół i polecił sprawdzić czy faktycznie kol. S. Ł był zatrudnionym w wymienionem przedsiębiorstwie przez przeciąg 37 tygodni.

Ponieważ twierdzenia Oddziału okazały się prawdą, przeto Kasa Chorych zarządziła **ukaranie wymienionego przedsiębiorstwa grzywną 1073 złote** na rzecz Kasy Chorych, zaś **członek nasz otrzymał wszystkie świadczenia.**

W sprawie wynagrodzenia 14-dniowego i nadliczbowych godzin — Zarząd zwrócił się do Sekretarjatu Okręgowego w Łodzi z prośbą, ażeby sprawę tę skierował do inspektora pracy 21 obwodu w Łodzi, ponieważ u nas sprawa ta nie jest zaskarżalną i niema Sądu Pracy.

W taki to przykładny sposób ukarana zostało niesłychana chciwość przedsiębiorcy, którego nic nie obchodzi, że pracownik pozbawiony pracy i ciężko chory — mógłby skonać z głodu i nędzy.

Niech ten wypadek będzie ostrzeżeniem dla wszystkich kolegów, że tak, jak w pojedyńczym wypadku dzięki organizacji można poratować szofera w nieszczęściu, to taksamo, jeżeli wszyscy zjednoczymy się solidarnie w Związku Klasowym — **potrafimy zdobyć dla siebie lepsze prawa i obronić się przed zachłannością przedsiębiorców.**

Narazie tyle, a gdy sprawa wypłacenia naszemu koledze należnej mu odprawy będzie zakończona, chętnie podzielimy się tą wiadomością z kolegami.

KIEDY PUBLICZNOŚĆ PRZESTANIE TERORYZOWAĆ SZOFERÓW?!

Zdarzył się w naszym Oddziale niedawno wypadek następujący:

Dnia 25.9.1930 r. na polecenie właściciela autobusu kolega Władysław Banaś z Wielunia, członek naszego oddziału, wyjechał do Częstochowy z pasażerami.

Na 2 kilometrze za Kłobuckiem dojechał do kompanji, zdążającej w tym samym kierunku. Na dany sygnał pątnicy rozeszli się na obie strony szosy czyli dali wolną drogę, wobec czego kol. W. Banaś ruszył wolno naprzód.

Za pątnikami kręcił się jednak kościelny, który rozdawał jakieś ulotki i w tym celu przecinał kilka razy drogę autobusowi. Na podane znów sygnały kościelny zboczył wprawdzie na lewą stronę i **dał wolną drogę,** lecz równocześnie w tym samym momencie odwrócił się i **przebiegł nagle na prawą stronę** z powrotem. Na to bieganie przed samochodem — było jednak już zapóźno! Momentalne wstrzymanie samochodu nie osiągnęło żadnych skutków, a wyżej wymieniony uczepił się przedniej lampy co spowodowało wciągnięcie go pod przednią oś.

Po wydobyciu kościelnego z pod osi i udzieleniu mu pierwszej pmocy kolega nasz chciał go odwieźć do szpitala. Lecz zebrana publiczność na to nie pozwoliła, tylko zaczęła krzyczeć: **zabić szofera i potrzaskać samochód.** I rzeczywiście zaczęto teroryzować szofera i obijać samochód kijami Niewiadomo jaki byłby wynik tej całej sprawy, gdyby nie starszy posterunkowy P. P., który przybył w samą porę i zlikwidował całe zajście a rannego polecić przewieźć tymże samochodem do szpitala.

Szofera Wł. Banasia st. posterunkowy zabrał na posterunek, gdzie został spisany protokół i skierowany wraz z szoferem do sędziego śledczego w Kłobucku, który, po przesłuchaniu go i zbadaniu świadków, którzy znajdowali się na miejscu wypadku, zwolnił go zupełnie, gdyż nie widział w nim żadnej winy a sprawę skierował do Sądu Okręgowego w Piotrkowie. I w tym sądzie sprawa **została umorzona** z braku podstaw. Widzimy z powyższej sprawy, ile cierpią szoferzy przez nierozumną i nieoświeconą ludność która teroryzuje szofera i krzyczy **zabić go,** bo on winien! nie zdając sobie sprawy, że wina leży całkowicie po jej stronie, że nie publiczność lecz szofer musi być panem jezdni. Bo dla publiczności istnieją chodniki, boczne drogi, czy ścieżki, gdzie przecież szoferzy nie jeżdżą.

Kiedyż doczekamy się takich stosunków, że przechodnie nie będą krzyczeć i napadać na szoferów, podczas kiedy sami ci przechodnie są winnymi. Należałoby w takich wypadkach pociągnąć do odpowiedzialności za steroryzowanie szofera i uszkodzenie karoserji oraz za stracony dla szofera kurs, a może tą drogą powoli wychowałoby się naszą publiczność

Oddział Łuck

CHYBA BĘDZIE CORAZ LEPIEJ.

Trochę wstyd nam pisać o naszym oddziale. Bo pewno każdy z kolegów, czytających „Aut. Zawod.", dziwi się oddawna, dlaczego o oddziale Łuckim brak jest wiadomości. Istotnie, oddział ten nie rozwija się w normalnych warunkach! A złożyły się na to różne przyczyny.

Jeszcze w ubiegłym roku **prawie cały Wołyń** należał do Z. Z. A. i poszczególne oddziały zupełnie dobrze prosperowały.

Niestety, i tu **wkradło się warcholstwo.** Znaleźli się i u nas ludzie, którzy nie potrafili się utrzymać w karbach dyscypliny organizacyjnej, a swoje osobiste ambicje lub swoje widzimisię postawili wyżej — ponad dobro ogółu członków!

Za pretekst posłużyły im obrady ostatniego kongresu, w których **doszukali się „partyjnictwa".** Kto czyta uważnie „Aut. Zawod." i obserwuje całą działalność Związku, łatwo może sobie zdać sprawę, **co wart jest ten** zarzut! Ale rozbijacze osiągnęli swój cel, bo przy pomocy różnych zmyślonych bajek oderwali od Z. Z. A. kilka oddziałów, a więc: **Równo, Dubno** i **Krzemieniec,** gdzie utworzył się lokalny Związek.

Ten rozłam odbił się naturalnie niekorzystnie na Oddziale Łuckim. Wielu szoferów, zdezorjentowanych rozłamowemi hasłami, nie zapisuje się do żadnego Związku. Na tem wszystkiem **traci naturalnie ogół szoferów** województwa Wołyńskiego, bo wiadomo, że pracodawcy zyskują zawsze skutkiem rozbicia się pracowników.

Mimo wszystko, Oddział nasz dźwiga się powoli i mamy nadzieję, że będzie się coraz lepiej rozwijał.

Chętnych do udziału w pracy organizacyjnej nie brak,

lecz dotychczasowy zastój jest powodem, że zgłoszenia członków wpływają powoli.

Sprawa **składek** bodaj, że jest największą bolączką tak członków, jak i oddziału. Z wielkim trudem daje się zebrać trochę pieniędzy, które nie wystarczają na pokrycie najkonieczniejszych wydatków. Nie chcąc być w kolizji ze statutem, zmuszeni jesteśmy wyznaczyć **ostateczny termin** do uregulowania zaległych składek. Nie chcemy narażać się na konieczność prawienia przykrych morałów członkowi w wypadku, kiedy będzie wymagał obrony prawnej, lub innej pomocy, a okaże się, że wkładki ma nieuregulowane, skutkiem czego Oddział **będzie musiał** tej pomocy odmówić. To też w najbliższym czasie mamy nadzieję odseparować się od mniej chętnych do wpłacania składek, jak i przynoszących nam ujmę — przez swoje zachowanie się i nieprzychylne wyrażanie się o Związku.

SMUTNE WYNIKI ROZBICIA ORGANIZACYJNEGO.

Fatalne skutki dokonania rozłamu — naturalnie nie dały długo na siebie czekać.

Władze administracyjne obserwując, że szoferzy nie umieją się zdobyć na jednolitą silną organizację — **sypią karami,** jak z rogu obfitości. Za najdrobniejsze przekroczenie przepisów (światło tylne, zmiana światła, szybkość, jazda lewą stroną, sygnały, brak dokumentów) karze się szofera grzywną — **trzydzieści do pięćdziesięciu** złotych.

Przyjęła się przytem taka metoda, że policja nie sporządza mandatów karnych, lecz doniesienia. Starostwa zaś w odpowiedzi na rekurs — zazwyczaj **podwyższają kary.**

Dopiero w sądzie czasem — szofer znajdzie należytą obronę. Ale Związek ponos w tym wypadku dość znaczne koszty. A starostwo Rówieńskie na wszelkie wystąpienia w sprawie zezwolenia na rozłożenie kary—wogóle **nic nie odpowiada.**

Za smutny ten stan rzeczy odpowiedzialność wobec szoferów ponoszą rozłamowcy, którzy doprowadzili do organizacyjnego rozbicia. Naturalnie, że Zarząd Oddziału Z. Z. A. z temi przejawami lekceważenia sobie szoferów przez władze i torturowania ich karami — **będzie walczył** wszelkiemi siłami. Ale członkowie muszą mu w tem dopomóc, żywo **popierając** swą organizację i przekonywując niechętnych, że niema racji, aby służyli za narzędzie zwalczania ruchu klasowego, gdyż sami najgorzej na tem wyjdą!

WEZWANIE.

Zarząd Oddziału Łuckiego Z. Z. A. R. P. wzywa wszystkich członków, zalegających w opłacaniu składek członkowskich, aby do dn. 15 listopada r. b. opłacili wszystkie składki do m-ca lipca włącznie, gdyż w przeciwnym razie przestaną być członkami na podstawie § VII Statutu Z. Z. A. R. P.

Oddział Grodno

PRZY KOMISARSKICH RZĄDACH.

Kasa Chorych jest niezmiernie ważną zdobyczą socjalną klasy pracującej, dzięki której pracownik **na wypadek choroby** — ma zapewnioną pomoc i opiekę.

Aby pracownik jednak naprawdę czuł się ubezpieczonym — Kasa Chorych musi spełniać należycie swoje zadania. Jest to zaś możliwe tylko wtedy, gdy **zarząd Kasą** spoczywa w rękach **samych ubezpieczonych,** a więc gdy mogą czuwać nad całą gospodarką Kasy i usuwać wszelkie niewłaściwości.

Niestety jednak, od pewnego czasu zapanowała „moda" narzucania Kasom dyktatorów, czyli t. zw. komisarzy.

Naturalnie, że przy takich komisarskich rządach **ubezpieczeni mają się niewesoło!** Dowodem tego mogą służyć liczne wydarzenia.

Niedawno np. jeden z członków naszego oddziału, kolega L. C., zachorował ciężko, co widząc jeden z kolegów przyjął go narazie do siebie. Mimo, że chory miał **40% gorączki,** nie można się było doprosić, aby zabrano go do szpitala. Po upływie 8-iu dni bezskutecznych starań, wybrała się do Kasy Chorych delegacja w osobach kol. kol.: **Kozłowskiego** i **Kaznowskiego.** Do pana komisarza jednak nie było tak łatwo się dostać! Długo trzeba było chodzić od stolika do stolika, aby wreszcie, po trzygodzinnem wyczekiwaniu, stanąć przed obliczem wszechwładnego p. komisarza Wierzbickiego.

Delegacja przedstawiła p. komisarzowi, że chory potrzebuje opieki **nietylko lekarskiej, lecz i szpitalnej,** bowiem niema przy nim nikogo, ani też niema stosownego odżywiania, a chyba przy 40% gorączki nie może wstawać, aby zająć się sobą.

W odpowiedzi na to p. komisarz znów kazał wędrować delegacji — do naczelnego lekarza, do dzielnicowe- i t. d., a ponieważ to wszystko nie odniosło skutku, oświadczył wreszcie, że komisja lekarska twierdzi, iż chory nie potrzebuje leczenia szpitalnego, ponieważ ma tylko **„zwyczajną grypę"** (!).

Gdy delegacja zapytała, kto ma zapewnić choremu odżywianie i obsługę, p. komisarz rozłożył bezradnie ręce i po namyśle powiedział, żeby delegacja przyszła o godz. 3-ej. O tej godzinie jednak okazało się, że p. komisarz już nie przyjmuje!

Wobec tego zarząd oddziału zdecydowany był odwieźć chorego nazajutrz — manifestacyjnie do Kasy Chorych. Lecz na drugi dzień karta na ulokowanie chorego w szpitalu nareszcie nadeszła.

Trzeba teraz jeszcze dodać, że w 10 dni potem — przyszedł sanitarjusz do mieszkania tego kolegi, gdzie uprzednio chory czasowo przebywał. W nieobecności gospodarza sanitarjusz zlał mu całą pościel i mieszkanie sublimatem i karbolem, twierdząc, że kol. L. C. chory

jest na **tyfus brzuszny** (więc nie na „zwyczajną" grypę). Naturalnie, że **pościel i ubranie** zostały zupełnie **zniszczone**.

Powyżej opisane wydarzenie jest najlepszym dowodem, że niedość jest osiągnąć pewne zdobycze, lecz należy **na straży** tych zdobyczy postawić **silną organizację zawodową**, aby nie pozwoliła ona na wypaczenie idei, jak w danym wypadku, ubezpieczenia pracowników na wypadek choroby.

Dlatego też naszą organizację zawodową powinniśmy popierać wszelkiemi siłami, bowiem ona tylko może stawać w potrzebie o naszej obronie.

Niniejszy numer „Aut. Zawod."—wychodzi z pewnem opóźnieniem. Przyczyną tego jest fakt, że większość Zarządów Oddziałów zbyt późno nadsyła korespondencje, a Redakcja nie chce wypuszczać numeru bez wiadomości z Oddziałów, wychodząc z założenia, że rubryka „Z życia Związku" najwięcej interesuje wszystkich naszych członków.

Aby następny numer nie uległ opóźnieniu—prosimy wszystkie Zarządy Oddziałów aby korespondencje do tego numeru nadesłały do dnia 5 listopada b. r.

Komunikat Zarządu Głównego

Do wiadomości wszystkich członków.

Stwierdzono, że poszczególne Zarządy Oddziałów Związku pomijają postanowienia obowiązującego regulaminu, który poleca, aby przy ściąganiu wkładek wlepiane były do legitymacji członkowskich nalepki miesięczne. Zarządy Oddziałów, zamiast tego, stemplują legitymacje członkowskie, albo też zadawalniają się wydaniem pokwitowania. Zarząd Główny komunikuje więc, ażeby członkowie domagali się przy płaceniu wkładki miesięcznej — wlepienia znaczka do legitymacji, gdyż ani stemplowanie ani kwity nie będą uznawane przez Zarząd Główny jak również przez poszczególne Zarządy Oddziałów.

Członek, który powyższej zasady nie będzie przestrzegał, narażony jest na to, że znalazłszy się przypadkowo na innym terenie i potrzebując pomocy, nie otrzyma jej i to wyłącznie ze swojej winy — z powodu niedopominania się o wlepienie znaczków. Jedynem pokwitowaniem za wpłacenie wkładki miesięcznej, jest znaczek. Inne pokwitowania są nieważne.

Przypomina się również o tem wszystkim Zarządom Oddziałów, ażeby ściśle przestrzegały regulaminu i pod żadnym pozorem nie pomijały obowiązujących postanowień.

Nieprzestrzeganie powyższego uważane będzie za czyn karygodny, z którego Zarząd Główny, zmuszony będzie wyciągnąć konsekwencje.

Ostrożnie ze składaniem kaucji!

Od czasu, kiedy w Polsce kryzys gospodarczy zaczął przybierać coraz szersze rozmiary, powodując ogromne bezrobocie, zakorzenił się wstrętny zwyczaj, że wielu przedsiębiorców większego i mniejszego kalibru, uzależnia przyjmowanie ludzi do pracy od złożenia kaucji, sięgających przeważnie bardzo wysokich sum. Dzięki tej metodzie, przedsiębiorcy często zbijają sobie kapitał, przy pomocy którego dokonują zyskownych tranzakcyj, podczas, gdy biedny bezrobotny, który aby pracę uzyskać, posprzedawał wszystko, co miało pewną wartość i zapożyczył się u krewnych, znajomych i przyjaciół — nie otrzymuje grosza z zysków, jakie czerpie żerujący na biedocie ludzkiej przedsiębiorca. A ileż to było wypadków, że pracownicy złożyli całe swoje mienie, jako kaucję, a potem nie otrzymali z powrotem ani grosza, bo padli ofiarą oszustów, występujących nieraz pod pokrywką szumnie brzmiących firm. Niema prawie dnia, aby prasa nie donosiła o tego rodzaju oszustwach. Ileż zaś dzieje się takich wypadków, o których szeroki ogół nie dowiaduje się, bo nie wydostają się poza ściany mieszkań oszukanych nędzarzy.

I jakkolwiek ujawniono na tle sprawy składania kaucyj, mnóstwo oszustw, które zdawałoby się nauczyły zachowywania ostrożności, ciągle znajdują się tacy, którzy padają ofiarą wyzyskiwaczy.

Państwo, nie chcąc dopuścić do podobnych oszukańczych tranzakcyj, wydało ustawę, która reguluje kwestję kaucji. Ustawa ta mianowicie nakazuje, że **kaucji nie wolno składać do rąk pracodawcy**, a natomiast należy ją złożyć w Banku Polskim lub w innej państwowej instytucji kredytowej na konto składającego kaucję. Pracodawcy nie wolno robić pod tym czy innym pretekstem użytku z kaucji, chyba, że w ciągu dwóch miesięcy wytoczył skargę i uzyskał wyrok. Po upływie zaś dwóch miesięcy od chwili rozstania się z pracownikiem, pracodawca nie ma prawa rościć sobie do kaucji żadnych pretensyj. Kaucja już wtedy musi być wypłacona temu, kto ją złożył.

Niestety, bardzo wielu jest takich, którzy o tych tak prostych rzeczach nie wiedzą lub zbyt wielką ufność pokładają w tych, którzy ofiarują im pracę. W ten sposób kaucje dostają się w ręce ludzi, którzy zużytkowują je dla swoich własnych, często oszukańczych celów.

W ostatnich czasach cały szereg szoferów w Poznaniu padło ofiarą oszukańczych „pracodawców". Tak np. firma **Bukopol w Poznaniu** (ul. Dąbrowskiego) przyjęła w końcu czerwca 3 szoferów oraz 1 woźnego z kaucjami od 500 — 1000 zł. Po otrzymaniu tych pieniędzy właściciel firmy hulał nocami po kabaretach i dancingach, a żaden z szoferów pracy nie otrzymał chociażby dlatego, że **oszust samochodu zgoła nie miał.** Musimy Kolegów naszych zatem ostrzec, aby pod **żadnym warunkiem** nie dawali kaucji do rąk pracodawcy, lecz składali je w państwowym banku, przyczem wskazanem jest, aby koledzy przedtem dobrze poinformowali się co do szczegółów w sekretarjatach związkowych.

Naszem zdaniem, należałoby wogóle walczyć ze zwyczajem składania kaucji, jako nieludzkim i niebezpiecznym. Bo jak można wymagać setek, a nawet tysięcy złotych od ludzi, którzy może długie miesiące byli bez pracy.

W sprawie tej zabierzemy jeszcze głos w przyszłości, narazie zaś ostrzegamy jaknajusilniej kolegów, aby byli ostrożni ze składaniem kaucji.

St. K.

Geńjalny wynalazek posterunkowego Nr. 3408

Kolega nasz R. N. przyniósł w tych dniach do Związku 3 (trzy) „nakazy karne" każdy po zł. 10.

Nakaz, jak to nakaz! Wiadomo, że ich szoferom nie skąpią. Ale po bliższym obejrzeniu, wzbudziły one powszechne zdumienie. Jeden z nich za Nr. 864 sporządzony został 22 maja b. r. za to, że kolega ten jadąc o godz. 9 rano Nowym Zjazdem; prowadząc taksówkę pono popełnił „zbrodnię": nie wskazał kierunku jazdy a obok niego siedział pomocnik.

Napozór zdawałoby się, że post. 3408 miał podstawę do spisania protokółu. Lecz przyjrzyjmy się następnym dwóm nakazom. Pierwszy — za Nr. 978/, sporządzony został 24 maja, t. j. w dwa dni później za to, że o tej samej godzinie rano jechał tym samym Nowym Zjazdem i już teraz popełnił nową „zbrodnię": również miał pomocnika (a jakże) lecz dla urozmaicenia oprócz tego miał jasną czapkę (o zgrozo!). I za ten straszny czyn — rąbnięto mu znów „tylko" 10 zł.

A teraz uwaga, staje się coś nadzwyczajnego, czego my prości ludzie-szoferzy zrozumieć nie możemy, a co zapewne dla „władzy" p. poster. Nr. 3408 (który jest podobno nawet starszym w I kom. p.p.) jest rzeczą zupełnie zrozumiałą.

Ten sam niepoprawny recydywista, zatwardziały zbrodniarz, nie szanujący przepisów policyjnych i mający śmiałość naigrywania się z posterunkowego Nr. 3408, ten sam który 24 maja o godz. 9 rano na Nowym Zjeździe prowadził taksówkę z pomocnikiem i na złość posterunkowemu nosi jasną czapkę (straszne!!!) ten sam wyrzutek **skacze do tramwaju, lecz teraz już bez pomocnika na tym samym Nowym Zjeździe, tego samego dnia t. j. 24 maja, o tej samej 9 godz. rano.** (Nr. protokółu 920/I), za które to przestępstwo został skazany znów „tylko" na 10 zł.

Panie posterunkowy, co się dzieje w pańskiej głowie? Za takie protokóły przejdzie pan do historji. Panu będzie dobrze, lecz biedny kolega R. N. (nazwisko i adres znane redakcji), musi cierpieć z powodu tak niezwykłego oskarżenia go o rozdwojenie jaźni, a więc podwójne przeżycia w jednym i tym samym czasie (prowadzenie samochodu i równocześnie wskakiwanie do tramwaju).

Panie posterunkowy, toż należało kolegę R. N. za takie nadnaturalne zjawisko nie ukarać, lecz polecić uwadze władz wyższych, aby wychowywały one swoich podwładnych tak, by wykonywali dwie różne prace naraz, tak, jak to nasz genjalny szofer robi. Jak by to było np. wspaniale, żeby jeden i ten sam posterunkowy regulował równocześnie ruch na Zjeździe i przy dworcu Głównym?

Zbyt długi czas pracy — przyczyną nieszczęśliwych wypadków

Przemęczenie, wskutek zbyt długiego czasu pracy, staje się wielokrotnie przyczyną wypadków automobilowych. Potwierdziło to również dochodzenie w sprawie ciężkiego wypadku autobusowego jaki miał miejsce w Stanach Zjednoczonych w stanie Ohio, podczas którego 22 osoby odniosły b. ciężkie obrażenia.

Dochodzenie to ujawniło, iż 12, 15 a nawet 18-godzinny dzień pracy w automobilizmie, nie należy do rzadkości. Następstwem tego stanu rzeczy jest, że komisja dla służby publicznej stanu Ohio wydała surowe przepisy co do czasu pracy dla obsługi autobusów.

Oprócz tego dopuszczalna najwyższa szybkość została ograniczona do 35 mil. (1 mila = 1609 metr.). Na drogach o dużym ruchu kołowym i w dzielnicach handlowych szybkość ta nie może przekraczać 15 mil, w dzielnicach zamieszkałych — do 20 mil. i w zamieszkałych częściach wsi do 25 mil.

Kierowcy nie wolno, prowadzić wozu, na odległość większą, niż 250 mil., w ciągu 24 godzin, zaś w ciągu 1 tygodnia na odległości większej niż 1.500 mil.

Dla uniknięcia nieszczęśliwych wypadków przy przejeżdżaniu torów kolejowych, postanowiła komisja, że szofer, zanim przejedzie przejazd — winien opuścić auto podejść do toru i osobiście przekonać się czy nie nie grozi jakieś niebezpieczeństwo ze strony nadjeżdżającego posiągu.

Bojkot Wedla

Komisja Centralna Związków Zawodowych **proklamowała bojkot wyrobów firmy „E. Wedel"**, posiadającej fabrykę cukrów i czekolady w Warszawie.

Wymieniona firma, wykorzystując ciężką sytuację klasy robotniczej w chwili obecnej, postanowiła zgnieść istniejącą w fabryce od lat 2½ organizację zawodową.

W tym celu sprowokowano strajk przez **wydalenie powracającego z urlopu przewodniczącego delegacji robotniczej**, bez umotywowania i bez uprzedzenia.

Dwutygodniowy strajk robotników fabryki został w końcu złamany zgodnym wysiłkiem fabrykanta, policji i łamistrajków oraz bojówek.

Wówczas nastąpiła bestjalska rozprawa z robotnikami, 20% robotników — z górą stu — zostało **wyrzuconych na bruk**, w tem większość starych pracowników firmy. Reszta pracuje w warunkach pańszczyźnianych.

Takiego okrucieństwa nie notuje historja naszego ruchu robotniczego.

To też honor klasy robotniczej wymaga aby okrutnik został ukarany.

WEDEL JEST WROGIEM KLASY ROBOTNICZEJ!
NIE KUPUJCIE WYROBÓW WEDLA!
OMIJAJCIE SKLEPY POSIADAJĄCE WYROBY WEDLA!

Koledzy! Piszcie do „Automobilisty-Zawodowego" — o swych sprawach zawodowych.

? Czy kolega już wpłacił składkę do Oddziału ?